



Pazite se malega

Večkrat se zgodi, da je najmanjši brat tudi najhujši, čeprav bi to prej pričakovali od močnejšega in za glavo višjega. Da je mali skratka dežurni srboritež v družini.

► Imenovati Winda za cestnega razbojnika je malce perverzno, saj je videti tako nedolžno, da bi ga verjetno radodaren očka svoji hčerki takoj kupil za uspešno opravljeno maturo. A v tem na videz nedolžnem dvosedu se skriva dvojna narava. In za razgrajanje poskrbijo motorji. No, pravzaprav dva.

V Avto magazinu številka 17. prejšnjega

letnika smo opisovali, kako dobro 'sede' 1,6-litrski atmosferski motor v ta žepni Renaultov kupe-kabriolet. Seveda je po vseh podatkih motor iz Twinga RS primernejši za dinamične voznike, saj je za dobro tretjino močnejši. Vendar je treba podrobneje pogledati številke v razporednici tehničnih podatkov, da ugotovite pravo naravo šibkejšega, 1,2-litrskega

prisilno gnanega motorja. Pokukajte k navoru. Še natančneje: k navoru in vrtljajem, saj doseže vrh 145 Nm pri 3.000 vrtljajih. Ljubitelji tehničnih podatkov bi takoj rekli, da ima močnejši atmosferski motor okroglih 15 njutonmetrov več navora, kar nedvomno drži. Vendar pa se to zgodi pri 1.400 vrtljajih več – in to se občuti! Zato dobiš pri šibkejšem bratu pri



polnem plinu tisti varljivi električni impulz iz hrbtenice v čutni del možganov, zaradi katerega misliš, da je sunka več ali pa vsaj toliko kot pri preoblečenem RS-u. Pa ga ni, a to še ne pomeni, da je zato manj razgrajashi.

Navor že iz kletnih prostorov poskrbi, da se motor takoj odzove na stopalko za plin, čeprav za začetni premik zahteva malce več plina. Ker smo imeli Winda na testu sredi zime, ko nas je narava bogato obdarila s snegom, smo povezili streho in preizkusili vse prednosti žepnega kupeja. Ne bomo tajili, snega smo se razveselili kot majhni otroci, čeprav je Wind že pred našim testom nekje na poti očitno izgubil vse plastične pokrove na jeklenih platiščih. Ah, kaj bi s to plasti-

ko, čeprav smo se pri fotografiranju prav nemarno zgražali. Na snegu so namreč prišle do izraza vse tiste lastnosti, ki jih s svojo zasnovo radodarno ponuja Wind. Igrivo podvozje kar prosi, da v celoti zaposliš turbopuhalo, ki odločno desno nogo vedno nagradi z veseljem do vrtenja v visoke vrtljaje. Dovolj natančen električno krmiljen servovolan in kratki prenosi v menjalniku so poskrbeli za tisti prelep občutek, da sediš v žepni raketi, in nedolžno drsenje skozi ovinke je postalo prej navada kot ponesrečen poskus posnemanja Jeana Ragnottija. Hej, res je bilo lepo, in 100 iskrih je povsem dovolj za vožnjo kar tako, kar so očitno spoznali že moji predhodniki, saj je testni Wind že kazal prve znake utrujenosti materiala. Med-

Solzice na notranji strani bočnega stekla v avtopralnici ne oprostimo.



Renault Wind TCE 100 Chic

Cena osnovnega modela: 16.990 EUR
Cena testnega vozila: 17.280 EUR

NAŠE MERITVE

T = -6 °C / p = 1.002 mbar / rel. vl. = 88 % / Stanje kilometrskega števca: 13.302 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,9 s
402 m z mesta: 17,9 s (128 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 10,4 s
80-120 km/h (V.): 14,3 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,1 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.149 cm³ - največja moč 74 kW (100 KM) pri 5.500/min - največji navor 145 Nm pri 3.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/45 R 16 V (Pirelli Snow Sport 210).
Masi: prazno vozilo 1.131 kg - dovoljena skupna masa 1.344 kg.
Mere: dolžina 3.828 mm - širina 1.698 mm - višina 1.415 mm - medosna razdalja 2.368 mm - prtljažnik 270-360 l - posoda za gorivo 40 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 9,1/5,7/6,3 l/100 km, izpust CO₂ 160 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ način odpiranja in zapiranja strehe
- ▲ igrico podvozje
- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor: odzivnost in veselje do višjih vrtljajev
- ▲ cena
- ▲ poraba goriva
- ▲ strehe se ne da odpreti med (počasnejšo) vožnjo
- ▲ prekratka peta prestava

Končna ocena

Čeprav smo Winda dobili sredi zime, ko je večinoma snežilo, nismo trpeli; namesto v uživaškem kabrioletu smo uživali v razgrajaskem kupeju.

tem ko lahko pokanje iz podvozja pripišemo mulcem, ki so bili za volanom očitno še bolj neusmiljeni kot mi, pa tiste solzice na notranji strani bočnega stekla v avtopralnici ne oprostimo. Bomo pa znova pohvalili način zlaganja strehe, saj ostane prtljažnika kar za 270 litrov – ne glede na stanje nad vašo glavo, ki se spremeni v 12 sekundah.

Športno naravo, vključno s školjkastimi sedeži in presenetljivo dobrim položajem za volanom, seveda kvarita prekratka peta prestava pri avtocestni vožnji in poraba goriva pri dinamični vožnji. Če bi bili ne-žnejši z desno nogo, bi poraba verjetno občutno padla, vendar potem res ne bi potrebovali tistega polžka ob dovodu goriva, kajne?

Zato še enkrat opozorilo iz uvoda: bojte se malega, saj količina mišic ni vedno edini merodajni podatek. ◀◀